INSTITUT
DE LA STATISTIQUE
DU QUÉBEC

www.stat.gouv.qc.ca

Données sociodémographiques en bref

Octobre 2014 | Volume 19, numéro 1

L'inégalité du revenu disponible des ménages au Québec et dans le reste du Canada : bilan de 35 années[1]

par Stéphane Crespo et Sylvie Rheault

Mesurer l'inégalité du revenu, et plus encore, comprendre celle-ci, est relativement complexe. Des choix méthodologiques doivent être faits et les mesures existantes ne permettent pas toujours d'illustrer adéquatement ce que nous semblons percevoir. Avec cet article, nous n'avons pas la prétention de répondre à toutes les interrogations, mais à quelques-unes d'entre elles. D'abord, nous décrivons l'évolution de l'inégalité du revenu disponible entre 1976 et 2011 à l'aide de deux indices synthèses (Gini et Theil). Par la suite, nous décomposons ces indices selon les sources de revenu et selon certaines caractéristiques du ménage.

La décomposition selon les sources de revenu permet d'examiner de quelle façon les revenus privés ou du marché contribuent à l'inégalité du revenu et comment les mesures gouvernementales à l'aide de transferts ou l'impôt permettent de l'atténuer. La décomposition selon les caractéristiques du ménage nous permet, par ailleurs, d'évaluer la répartition du revenu entre des groupes, par exemple, selon le sexe du soutien du ménage, mais aussi la répartition du revenu à l'intérieur de ceux-ci, par exemple, parmi les ménages dont le soutien est une femme, ou est un homme. Enfin, pour l'ensemble des analyses, des comparaisons sont faites entre le Québec et le reste du Canada.

TABLE DES MATIÈRES

L'inégalité du revenu disponible des ménages au Québec et dans le reste du Canada : bilan de 35 années 1

Portrait du navettage des Québécoises et Québécois en emploi 8

Une inégalité de revenu disponible plus faible au Québec que dans le reste du Canada…

Que ce soit par l'entremise de l'indice de Gini ou celui de Theil[2], plus on s'approche de 0, plus l'inégalité est faible. Or, on perçoit nettement à la figure 1 que l'inégalité du revenu disponible des ménages, soit après impôts et transferts, est plus faible au Québec que dans le reste du Canada en 2011. Ce constat est valable pour plusieurs des années observées pendant la période de 1976 à 2011, mais plus particulièrement au cours de la décennie 2000[3].

Ces deux indices nous permettent également de constater les mêmes tendances au cours des trois décennies, au Québec comme dans le reste du Canada. Ainsi, après une légère diminution entre les années 1976 et 1990, on observe une augmentation relativement importante et significative de l'inégalité dans les années 1990. Les années 2000 correspondent plutôt à une période de stagnation.

1. Cet article est issu d'une communication présentée par Stéphane Crespo au forum « Pour un Québec prospère : pour des politiques publiques de réduction des inégalités pro-croissance ». Ce forum, organisé par l'Association des économistes québécois (ASDEQ), s'est tenu à Québec le 3 juin 2014.
2. Puisque l'analyse porte sur les variations, les différences d'échelle des deux indices n'ont pas à être prises en compte.
3. Pour la période entre 1976 et 1993, il n'est pas possible de calculer les intervalles de confiance. On ne peut donc affirmer que l'inégalité de revenu est plus faible au Québec quoique la tendance aille dans ce sens.

Méthodologie

Les données proviennent des fichiers maîtres de l'*Enquête sur les finances des consommateurs* (1976-1997) et de l'*Enquête sur la dynamique du travail et du revenu* (1993-2011). Par revenu disponible des ménages, on entend le revenu après transferts et impôts. Au préalable, ce revenu est ajusté en fonction d'une échelle d'équivalence[4], afin de rendre comparables les revenus entre ménages de tailles différentes. En effet, la taille du ménage doit être prise en compte puisqu'à revenu égal, les besoins relatifs de consommation, de même que les économies d'échelle liées à cette consommation, ne sont pas les mêmes entre ménages dont la taille diffère[5]. Par ailleurs, pour évaluer si les écarts sont significatifs, des intervalles de confiance ont été calculés au seuil de 95 %, en utilisant les poids d'autoamorçage (ou de l'anglais *bootstrap*). En l'absence d'informations appropriées sur le plan de sondage, les intervalles n'ont pu être calculés pour la période de 1976 à 1993.

Les indices de Gini et de Theil ont été utilisés pour la description de l'inégalité. L'indice de Gini prend la valeur « 0 » en cas d'égalité parfaite et la valeur « 1 » en cas d'inégalité parfaite. L'indice de Theil (Theil, 1967) est moins connu, mais à part une différence d'échelle, il correspond relativement bien à l'indice de Gini. Cet indice prend la valeur « 0 » en cas d'égalité parfaite et le logarithme de la taille de la population en cas d'inégalité parfaite.

Ces deux indices ont la qualité d'être synthétiques, mais ils en ont aussi les défauts. Par exemple, une analyse comparée de la variation du revenu par quantiles (quintiles, déciles, centiles) nous fournirait plus d'informations. Mais puisque notre objectif est de décomposer l'inégalité, le recours aux indices est essentiel. L'indice de Gini est utilisé pour la décomposition selon les sources de revenu (Yao, 1999) et l'indice de Theil (Theil, 1967) pour la décomposition selon les caractéristiques des ménages[6].

La décomposition selon les sources de revenu (indice de Gini) comprend trois sources : 1) revenu du marché : revenus d'emploi, revenus de placements, prestations de pensions privées, et autres revenus privés ; 2) transferts gouvernementaux : prestations d'assurance-emploi, d'assistance sociale, prestations du RRQ et du Régime des pensions du Canada (RPC), prestations de la SV et du SRG, ainsi que les autres transferts et 3) les impôts fédéral et provincial.

La contribution de chaque source à l'inégalité de revenu est le produit de deux variables, soit la part et la concentration. La part correspond à l'importance en pourcentage de cette source dans le revenu disponible. La concentration indique jusqu'à quel point la source de revenu est versée aux plus riches (concentration positive) ou aux plus pauvres (concentration négative). Par exemple, le revenu du marché constitue une part importante du revenu disponible (part élevée). Si en plus, cette source de revenu a tendance à être davantage versée aux plus riches, la contribution de cette source à l'inégalité sera grande. Au total, l'inégalité correspond à la somme de la contribution des trois sources de revenu.

La décomposition selon les caractéristiques des ménages (indice de Theil) comprend quatre caractéristiques sociodémographiques, soit le sexe du soutien principal, sa catégorie d'âge, son niveau de scolarité et le type de ménage. Chaque caractéristique est analysée indépendamment d'une autre. Pour comprendre ce type d'analyse, prenons un exemple fictif (deux groupes de ménages différents A et B). La décomposition nous permettrait de mesurer en quoi les différences entre les revenus moyens des ménages A et B contribuent à l'inégalité du revenu (composante intergroupe), mais aussi comment les différences de revenu parmi les ménages A et parmi les ménages B (composante intragroupe) contribuent à cette inégalité du revenu. L'indice de Theil est la somme de ces deux composantes. Rappelons que plus cet indice est élevé, plus l'inégalité est élevée. De même, plus la composante intergroupe est élevée ou représente une part élevée de l'inégalité, plus on peut conclure que la caractéristique affecte l'inégalité.

4. L'échelle d'équivalence de la « racine carrée » de la taille du ménage a été utilisée.

5. Aussi, pour les ménages ayant eu des revenus déficitaires, ces revenus ont été ramenés à des valeurs nulles, afin de respecter les propriétés des indices d'inégalité utilisés (voir le prochain paragraphe).

6. L'indice de Theil a été utilisé parce qu'il fournit des résultats plus facilement interprétables : il permet de décomposer l'inégalité en deux composantes (intergroupe et intragroupe) alors que l'indice de Gini met en jeu une troisième composante (Cf. Yao, 1999), résiduelle et plus difficile à interpréter.

...due aux effets de redistribution de l'impôt et des transferts plus élevés au Québec

Comme nous l'avons vu dans la section précédente, l'inégalité du revenu disponible est moins importante au Québec (figure 2a) que dans le reste du Canada. Les figures 2b, 2c et 2d illustrent en quoi les sources de revenu contribuent à ce résultat. Pour faciliter la lecture des figures, il faut retenir qu'une contribution de signe positif favorise l'inégalité, alors qu'une contribution de signe négatif favorise l'égalité. De plus, une augmentation de la contribution accroît l'inégalité, alors qu'au contraire, une diminution accroît l'égalité. Soulignons aussi que les échelles n'ont pas les mêmes minimum et maximum, mais l'étendue est la même (0,15).

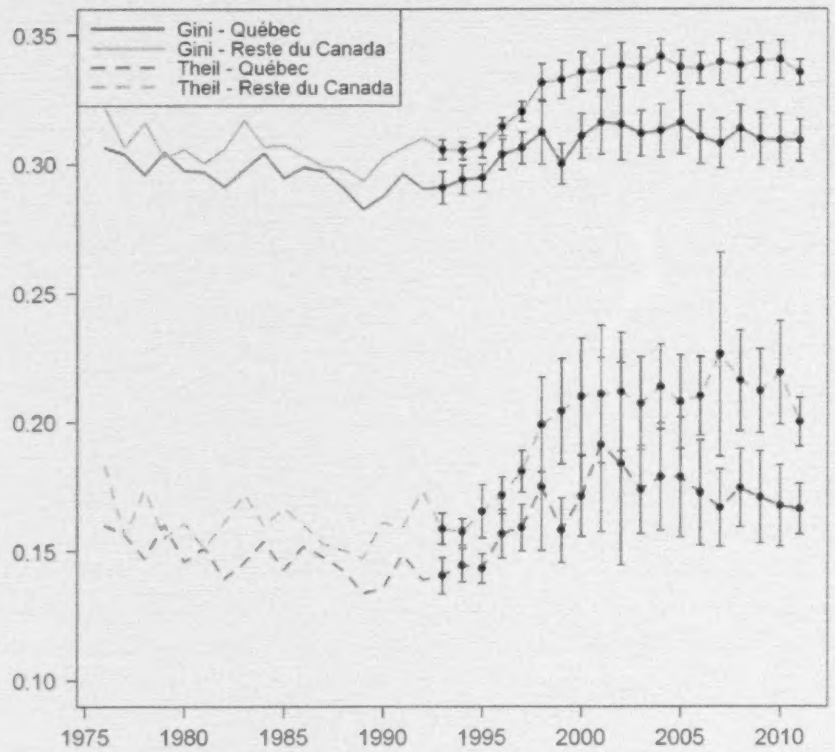
On observe d'abord, tant au Québec que dans le reste du Canada, que les revenus du marché (revenus privés) jouent un rôle clé dans l'inégalité du revenu et que la croissance de l'inégalité du revenu disponible dans les années 1990 est due en grande partie à la contribution croissante des revenus du marché à l'inégalité. Du même souffle, on observe dans les années 1990 que l'effet de redistribution de l'impôt s'améliore (valeur de plus en plus négative). Mais cet effet n'est pas suffisant pour compenser l'augmentation de l'inégalité du revenu due aux revenus du marché. Bien que les transferts gouvernementaux contribuent aussi à réduire l'inégalité, l'effet est cependant stable au cours de cette décennie.

Dans les années 2000, la relative stagnation de l'inégalité au Québec, et dans le reste du Canada, s'explique par un jeu à somme nulle entre l'effet des revenus du marché et de l'impôt. Mais ce qui est intéressant de noter ici, c'est que la contribution des revenus du marché va dans le sens d'une diminution de l'inégalité, alors que la contribution de l'impôt va dans le sens d'une augmentation de l'inégalité. Autrement dit, si l'effet de redistribution de l'impôt avait été aussi efficace dans les années 2000 que dans les années 1990, on aurait observé une diminution de l'inégalité du revenu, comme cela s'est d'ailleurs produit avant les années 1990.

Pour l'ensemble de la période observée, on constate que l'effet de redistribution des transferts gouvernementaux est plus important au Québec que dans le reste du Canada. Par contre, aucune différence reliée à l'effet de l'impôt n'est observable à partir de la moitié des années 2000. Il demeure cependant que si l'on combine les effets de redistribution des transferts et de l'impôt, l'inégalité a été plus faible au Québec que dans le reste du Canada pendant les trois dernières décennies.

Figure 1

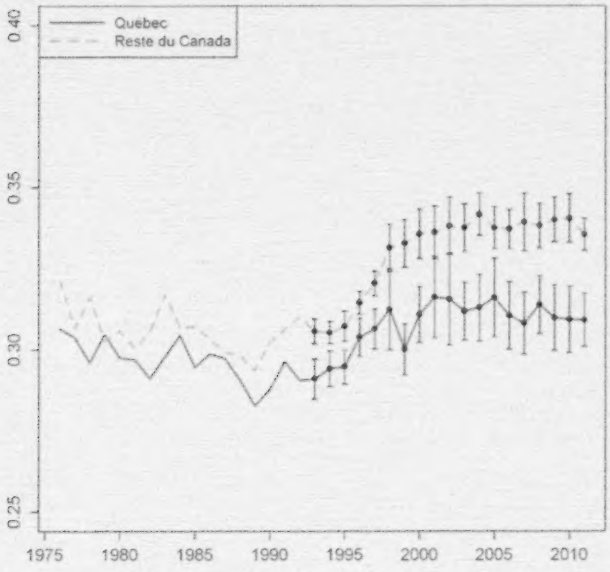
Inégalité du revenu disponible des ménages selon les indices de Gini et de Theil, Québec et reste du Canada, 1976-2011



Source : Statistique Canada, *Enquête sur les finances des consommateurs* et *Enquête sur la dynamique du travail et du revenu*, 1976-2011, adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

Figure 2a

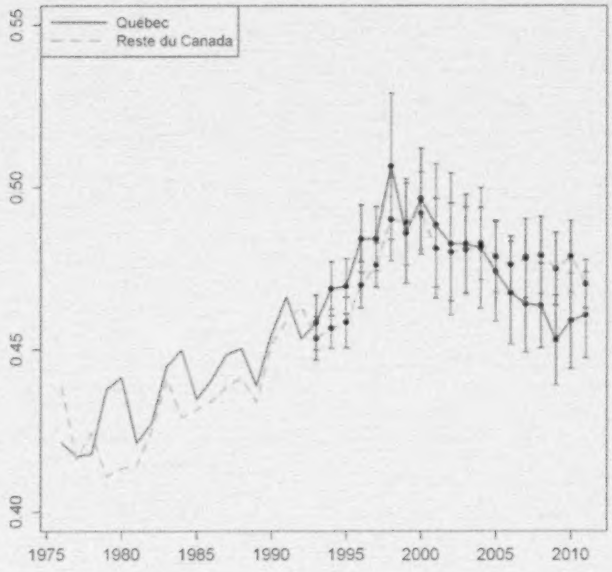
Inégalité du revenu disponible des ménages selon l'indice de Gini, Québec et reste du Canada, 1976-2011



Source : Statistique Canada, *Enquête sur les finances des consommateurs* et *Enquête sur la dynamique du travail et du revenu*, 1976-2011, adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

Figure 2b

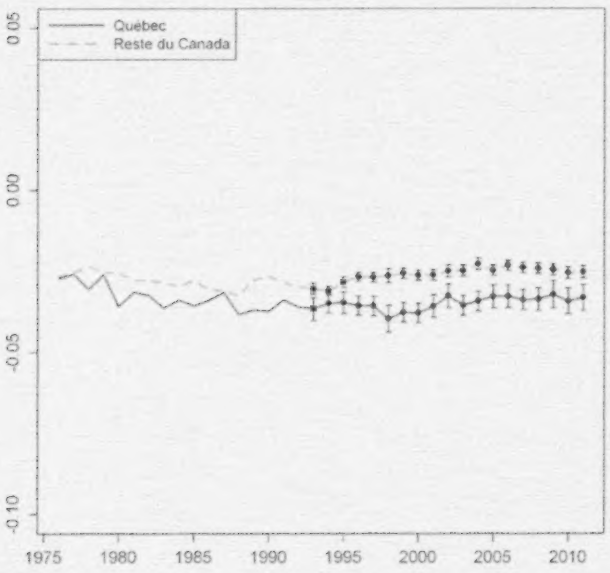
Contributions du revenu du marché à l'inégalité, Québec et reste du Canada, 1976-2011



Source : Statistique Canada, *Enquête sur les finances des consommateurs* et *Enquête sur la dynamique du travail et du revenu*, 1976-2011, adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

Figure 2c

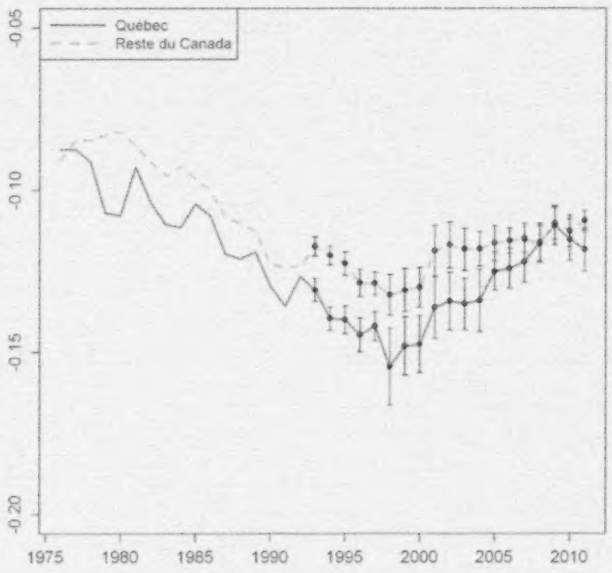
Contributions des transferts gouvernementaux à l'inégalité, Québec et reste du Canada, 1976-2011



Source : Statistique Canada, *Enquête sur les finances des consommateurs* et *Enquête sur la dynamique du travail et du revenu*, 1976-2011, adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

Figure 2d

Contributions de l'impôt à l'inégalité, Québec et reste du Canada, 1976-2011



Source : Statistique Canada, *Enquête sur les finances des consommateurs* et *Enquête sur la dynamique du travail et du revenu*, 1976-2011, adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

Le type de ménage et la scolarité du soutien du ménage contribuent davantage à l'inégalité que le sexe ou l'âge du soutien du ménage

Comme nous l'avons vu à la figure 1, l'indice de Theil montre un mouvement similaire à l'indice de Gini quant à l'évolution de l'inégalité de revenu entre 1976 et 2011. Ainsi, après une légère diminution entre 1976 et le 1990, l'inégalité s'est accrue dans les années 1990 pour se stabiliser pendant les années 2000. Maintenant, nous examinerons comment certaines caractéristiques du ménage influent sur l'inégalité à l'aide de l'indice de Theil. Rappelons que ces caractéristiques sont examinées indépendamment l'une de l'autre, et que pour chaque année, la somme des deux composantes de l'inégalité (intergroupe et intragroupe) donne le niveau d'inégalité selon cet indice (figure 3a).

D'abord, on constate que le sexe du soutien principal (figure 3b) affecte très peu l'inégalité. La contribution n'a été que de 3,1 % en moyenne pour le Québec entre 1976 et 2011 (donnée non illustrée[7]). Autrement dit, on observe surtout de l'inégalité à l'intérieur de ces groupes, soit parmi les ménages dont le soutien est une femme et aussi parmi ceux dont le soutien est un homme, plutôt qu'entre les deux sexes. Donc, les différences selon le sexe du soutien du ménage sont négligeables.

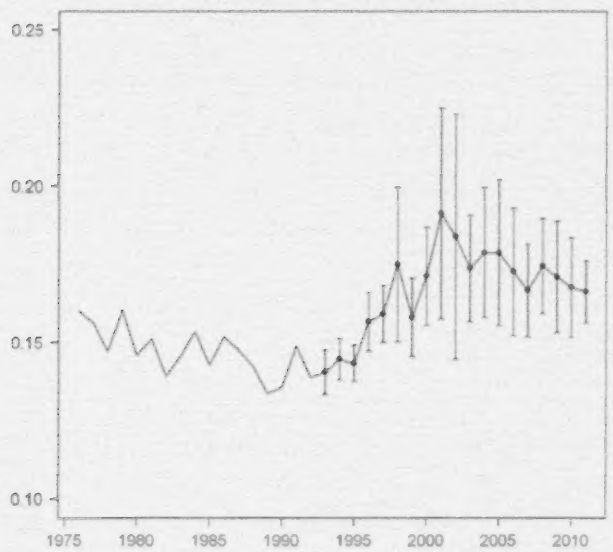
Les constats sont à peu près les mêmes lorsque l'on examine l'âge du soutien principal. Trois groupes sont retenus : moins de 25 ans, 25 à 64 ans, 65 ans et plus (figure 3c)[8]. Dans ce cas, les différences selon l'âge contribuent à l'inégalité dans une proportion moyenne de 4,5 % (donnée non illustrée) au Québec pour l'ensemble de la période.

Lorsqu'on considère le type de ménage[9] (figure 3d), on observe que ces différences contribuent davantage à l'inégalité que celles reliées au sexe ou à l'âge du soutien du ménage. Au Québec, en moyenne 9,1 % (donnée non illustrée) de l'inégalité s'explique par les différences de revenu selon les types de ménages. Rappelons que les données ont été corrigées pour tenir compte de la taille des ménages.

La contribution du niveau de scolarité est du même ordre que pour le type de ménage (figure 3e). Ainsi, les différences de revenu entre les ménages dont les soutiens détiennent un niveau universitaire ou non[10] contribuent pour 10,3 %

Figure 3a

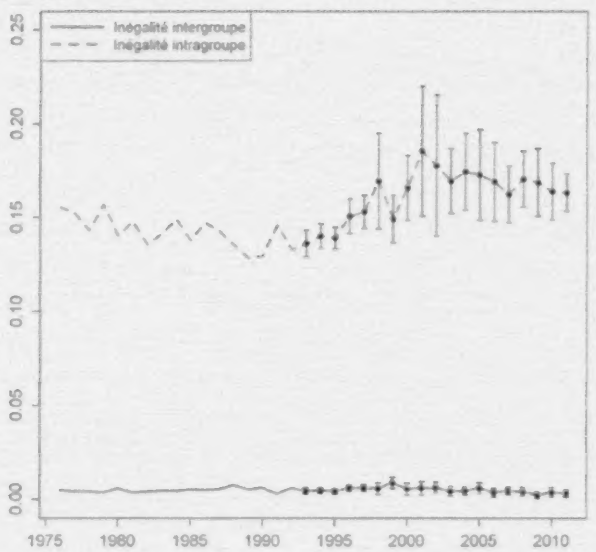
Inégalité du revenu disponible des ménages selon l'indice de Theil, Québec, 1976-2011



Source : Statistique Canada, *Enquête sur les finances des consommateurs* et *Enquête sur la dynamique du travail et du revenu*, 1976-2011, adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

Figure 3b

Contributions à l'inégalité, selon le sexe du soutien principal, Québec, 1976-2011



Source : Statistique Canada, *Enquête sur les finances des consommateurs* et *Enquête sur la dynamique du travail et du revenu*, 1976-2011, adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

7. Cette donnée est la moyenne, exprimée en pourcentage, du rapport entre l'inégalité intergroupe et l'inégalité totale (ou indice de Theil).

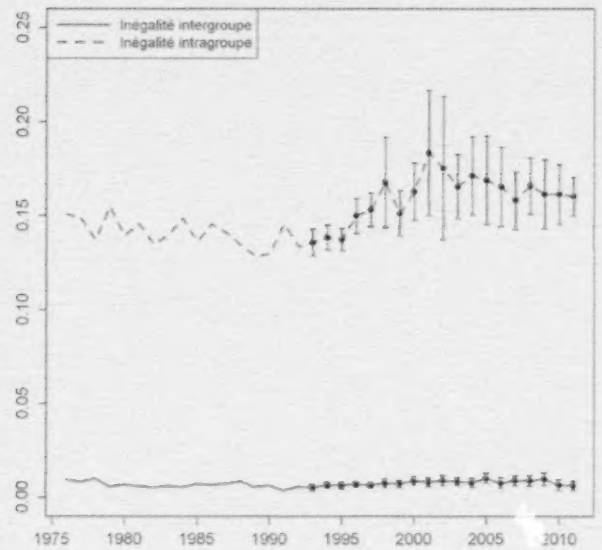
8. Nous avons essayé une classification en cinq groupes : moins de 25 ans, 25 à 44 ans, 45 à 54 ans, 55 à 64 ans et 65 ans et plus. Cependant, comme les résultats ne différaient pas significativement de ceux relatifs à la présente classification en trois groupes, nous avons préféré retenir celle-ci.

9. Les sept groupes de ménages suivants ont été définis : ménage d'une personne, personne seule dans un ménage de deux personnes ou plus, couple sans enfants, couple avec enfants, famille monoparentale avec soutien masculin, famille monoparentale avec soutien féminin, autres types de ménages.

10. Un troisième groupe a été inclus dans l'analyse, soit les ménages pour lesquels l'information concernant le niveau de scolarité du principal soutien était manquante. Le taux élevé de non-réponse à cette question explique cette décision.

Figure 3c

Contributions à l'inégalité, selon l'âge du soutien principal, Québec, 1976-2011



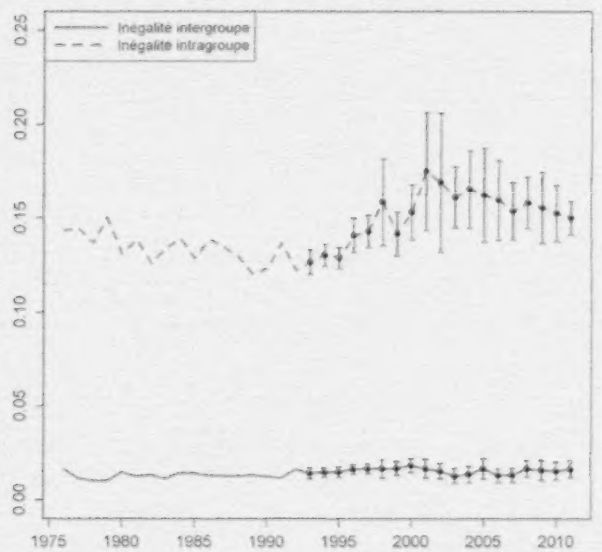
Source : Statistique Canada, *Enquête sur les finances des consommateurs* et *Enquête sur la dynamique du travail et du revenu*, 1976-2011, adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

de l'inégalité (donnée non illustrée). On note, par ailleurs, une tendance à l'augmentation de cette inégalité intergroupe dans les années 1990. Aussi, comme pour les autres caractéristiques, l'inégalité s'explique surtout par les différences parmi les groupes qu'entre les groupes.

Les contributions à l'inégalité selon les caractéristiques sont comparées à celles du reste du Canada dans les figures 4a et 4b. D'abord, on voit clairement que le type de ménage et la scolarité du soutien du ménage contribuent davantage à l'inégalité que le sexe et l'âge du soutien, que ce soit au Québec ou dans le reste du Canada. De plus, les ordres de grandeur, tout comme les variations, sont relativement semblables entre le Québec et le reste du Canada, surtout à partir des années 1990.

Figure 3d

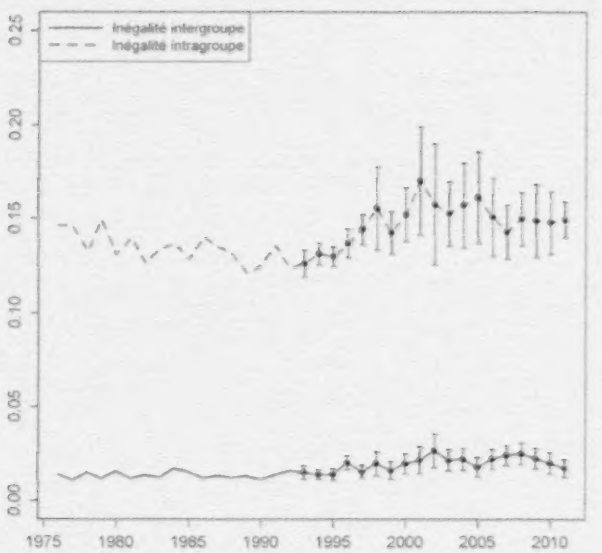
Contributions à l'inégalité, selon le type de ménage, Québec, 1976-2011



Source : Statistique Canada, *Enquête sur les finances des consommateurs* et *Enquête sur la dynamique du travail et du revenu*, 1976-2011, adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

Figure 3e

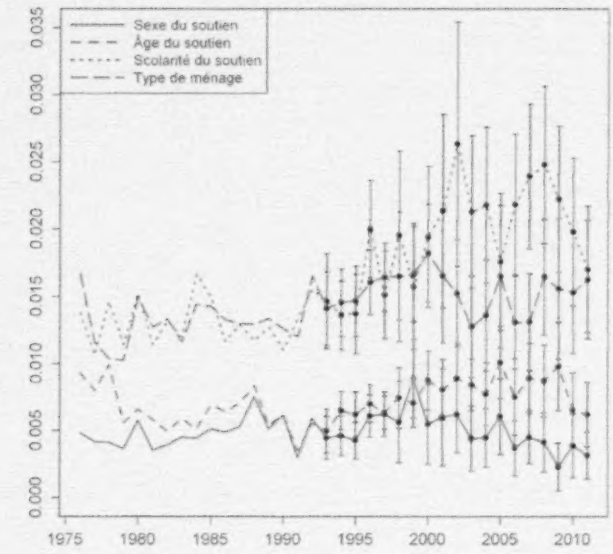
Contributions à l'inégalité, selon la scolarité du soutien principal, Québec, 1976-2011



Source : Statistique Canada, *Enquête sur les finances des consommateurs* et *Enquête sur la dynamique du travail et du revenu*, 1976-2011, adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

Figure 4a

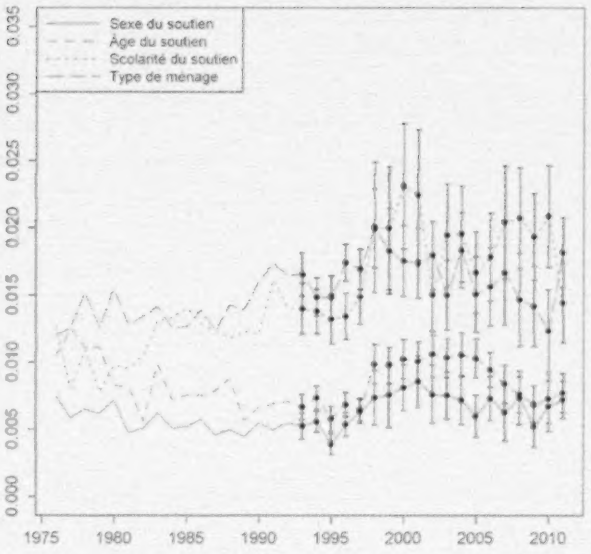
Inégalité intergroupe selon quatre caractéristiques sociodémographiques, Québec, 1976-2011



Source : Statistique Canada, *Enquête sur les finances des consommateurs* et *Enquête sur la dynamique du travail et du revenu*, 1976-2011, adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

Figure 4b

Inégalité intergroupe selon quatre caractéristiques sociodémographiques, reste du Canada, 1976-2011



Source : Statistique Canada, *Enquête sur les finances des consommateurs* et *Enquête sur la dynamique du travail et du revenu*, 1976-2011, adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

Conclusion

L'inégalité du revenu disponible des ménages a fluctué au cours des trois dernières décennies. Après une légère diminution entre les années 1976 et 1990, l'inégalité s'est accrue de façon significative au cours des années 1990, pour se stabiliser par la suite dans les années 2000. Au cours de ces trois décennies, l'inégalité a été plus faible au Québec que dans le reste du Canada.

En décomposant selon les sources de revenu, on apprend que les inégalités provenant des revenus privés ont joué un rôle clé dans la croissance de l'inégalité du revenu disponible dans les années 1990. Or, l'effet de redistribution des transferts et de l'impôt n'a pas permis de faire contrepoids. Heisz & Murphy (2014) ont montré également à l'échelle canadienne que les mécanismes fiscaux et de transferts n'ont pu contrebalancer la hausse de l'inégalité liée au revenu privé, du moins dans la seconde moitié des années 1990. De plus, pour les années 2000, si l'effet de redistribution de l'impôt avait été aussi efficace que dans les années 1990, on aurait observé une diminution de l'inégalité plutôt qu'une stagnation. Enfin, pour l'ensemble de cette période, on constate que les effets de redistribution des transferts et de l'impôt ont été plus élevés au Québec que dans le reste du Canada.

La décomposition de l'inégalité selon les caractéristiques du ménage nous apprend que la scolarité du soutien du ménage et le type de ménage ont plus d'influence sur l'inégalité du revenu disponible que les variables âge et sexe du soutien du ménage. Les ordres de grandeur et les tendances sont relativement semblables au Québec que dans le reste du Canada, surtout à partir des années 1990.

Références

HEISZ, A. et B. MURPHY (2014). "The Role of Taxes and Transfers in Reducing Income Inequality", communication présentée au colloque "Inequality in Canada : Driving Forces, Outcomes and Policy" de l'Institut de recherche en politiques publiques (IRPP), février 2014.

THEIL, H. (1967). *Economics and Information Theory*, North-Holland, 488 p.

YAO, S. (1999). "On the Decomposition of Gini Coefficients by Population Class and Income Source : Spreadsheet Approach and Application", *Applied Economics*, vol. 31, p. 1249-1264.

Portrait du navettage des Québécoises et Québécois en emploi

par Marie-Andrée Gravel[1]

Reflet de la distribution des populations et des emplois sur le territoire, les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, associés au concept de navettage, constituent l'assise de la mobilité des Québécoises et des Québécois. Depuis plus de 50 ans maintenant, la population des grandes agglomérations urbaines québécoises réside de façon majoritaire en banlieue, atteignant depuis peu les limites des forêts, des montagnes et des terres agricoles (Fortin et coll., 2011a). Cet étalement, conjugué à l'expansion du réseau routier, la présence accrue des femmes sur le marché du travail et la motorisation massive des ménages sont autant de changements qui ont contribué à étirer les déplacements des travailleurs, en distance et en durée (Paradis, 2007 ; Turcotte, 2006). L'augmentation de la congestion routière et les changements climatiques ne constituent que quelques-unes des conséquences associées. Au Québec, près de trois millions de travailleurs à plein temps font l'aller-retour entre leur domicile et leur lieu de travail de façon quotidienne. Quoique routiniers, ces déplacements de plus en plus longs se répercutent sur le niveau de stress quotidien et la conciliation travail-famille.

À partir des données de l'*Enquête sociale générale (ESG)* de 2010 et de l'*Enquête nationale auprès des ménages (ENM)* de 2011, cette étude vise à dresser un portrait des déplacements de la population québécoise en emploi entre leur domicile et leur lieu de travail, ainsi que des impacts sur le stress et la conciliation travail-famille.

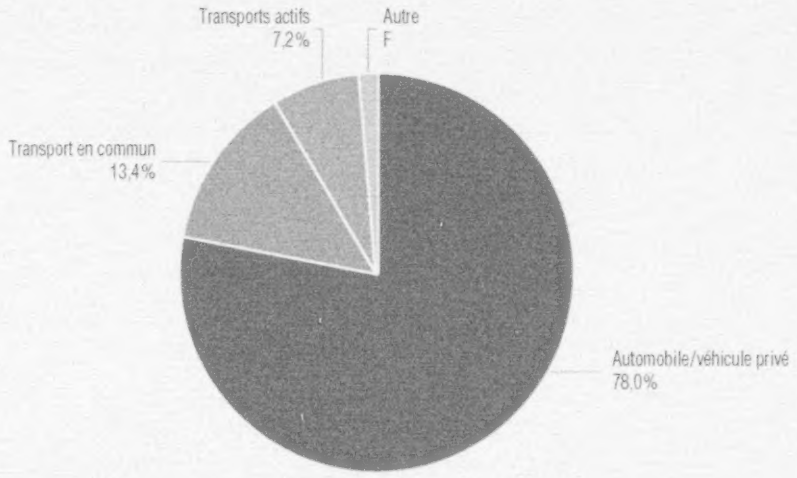
Les automobilistes constituent la grande majorité des navetteurs québécois

Au Québec, environ 2 700 000 travailleurs à temps plein se déplacent pour se rendre au travail. Correspondant à environ 4 % de l'ensemble des travailleurs à plein temps, un peu plus de 110 000 personnes exercent leurs fonctions à partir du domicile (données non présentées).

Parmi ceux qui se déplacent, la grande majorité choisit de le faire en véhicule privé, voiture, camion ou fourgonnette, et ce, à titre de conducteur ou de passager (78 %) (figure 1). Les raisons invoquées pour justifier ce choix sont multiples : contraintes liées au lieu de résidence ou de travail, autonomie, obligations familiales et professionnelles, plaisir de conduire, etc. Pour Fortin et coll. (2011b), la voiture est au centre du mode de vie collectif et individuel de la population québécoise, résultat d'un modelage urbain polarisé autour des autoroutes. D'autre part, environ 13 % des travailleurs optent pour le transport en commun, tandis qu'un peu plus de 7 % marchent ou pédalent pour se rendre au travail.

Figure 1

Répartition des travailleurs québécois à temps plein[1] selon le mode de transport utilisé, 2010



F : Donnée peu fiable, ne peut être diffusée.

1. Parmi ceux qui se déplacent pour se rendre à un lieu de travail.

Source : Statistique Canada, *Enquête sociale générale de 2010*, fichier de microdonnées à grande diffusion, adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

1. L'auteure remercie Marie-Hélène Vandersmissen, professeure titulaire au département de géographie de l'Université Laval et Sophie Brehain de la Direction des statistiques sectorielles et du développement durable pour leurs commentaires sur la version préliminaire du texte. L'auteure remercie également Luc Belleau de la Direction de la méthodologie et de la qualité pour son soutien méthodologique.

Définitions et note méthodologique

Définitions

Durée des déplacements

Les répondants de l'ESG étaient interrogés sur la durée de leurs déplacements entre le domicile et le lieu de travail. On leur posait la question suivante : « La semaine dernière, lors d'une journée type, combien de minutes vous a-t-il fallu pour vous rendre au travail ? » Il s'agit donc d'une autoévaluation.

Mode de transport

Trois principaux modes de transport pour se rendre au travail ont été analysés : l'automobile – que ce soit par le conducteur ou le passager – le transport en commun, tel que l'autobus, le tramway, le métro, le train, le train léger sur rail, le train de banlieue et le traversier, ainsi que les transports actifs, comprenant la marche et la bicyclette. Lors de l'entrevue, les répondants ont pu déclarer plus d'un mode de transport. Ainsi, lorsqu'un travailleur a déclaré utiliser plus d'un mode de transport, dont le transport en commun, ce dernier a été considéré comme un usager du transport en commun. Ce choix méthodologique se justifie par la combinaison fréquente de plusieurs modes de transport chez les utilisateurs du transport collectif.

Note méthodologique

Enquête sociale générale

Les résultats présentés dans cet article sont en grande partie tirés des données de l'ESG de 2010 sur l'emploi du temps[2] tenue par Statistique Canada. Pour une première fois, une section sur le transport au travail permet d'évaluer les tendances quant à ce type de déplacements. Les individus âgés de 15 ans et plus constituent la population cible, à l'exception des résidants à plein temps des établissements institutionnels et de la population des territoires canadiens. En 2010, l'échantillon à l'échelle canadienne est de 15 390 répondants, dont 2 277 proviennent du Québec. Les estimations présentées dans cette étude sont pondérées et tiennent également compte du plan de sondage. Leur précision a été calculée à partir de la méthode de l'autoamorçage (de l'anglais *bootstrap*) et les intervalles de confiance sont présentés dans l'ensemble des tableaux. Les différences significatives entre les variables ont pour leur part été décelées par l'utilisation du test du khi deux, et ce, au seuil de 5 %.

Pour l'ensemble des analyses portant sur les données de l'ESG, la population analysée est constituée de l'ensemble des travailleurs à plein temps qui se déplacent pour exercer leurs fonctions.

Enquête nationale auprès des ménages

Une part de cet article s'appuie sur les données de l'ENM. Cette enquête volontaire se substitue au questionnaire long obligatoire administré à une personne sur cinq lors des recensements précédents[3]. Vu l'absence d'indicateurs de qualité tels que le coefficient de variation, les différences entre les estimations n'ont pu être testées. À l'échelle provinciale, le taux global de non-réponse[4] (TGN) du Québec quant à la durée des déplacements domicile-travail est de 22,4 %, constituant par le fait même le seul indicateur de fiabilité disponible.

Les données présentées proviennent de la section de l'ENM portant sur les déplacements domicile-travail et cible la population de 15 ans et plus ayant travaillé à un moment quelconque entre le 1er janvier 2010 et le moment de l'entrevue, à savoir la population active occupée. Deux variables ont été analysées, soit la durée du trajet domicile-lieu de travail et le principal mode de transport utilisé. Le niveau géographique retenu pour l'analyse, soit les RMR, nous rend plus confiants sur la fiabilité des données qu'elle ne l'aurait été à l'échelle des municipalités.

---

2. Pour plus de détails sur le cycle 24 de l'*Enquête sociale générale*, veuillez consulter la documentation à l'adresse suivante : [En ligne]. [http://www5.statcan.gc.ca/olc-cel/olc.action?lang=fr&ObjId=12M0024X&ObjType=2].

3. Pour plus de renseignements sur la section de l'*Enquête nationale auprès des ménages* portant sur les déplacements domicile-travail, veuillez consulter le guide de référence à l'adresse suivante : [En ligne]. [http://www12.statcan.gc.ca/nhs-enm/2011/ref/guides/99-012-x/99-012-x2011008-fra.cfm].

4. Le taux global de non-réponse (TGN) combine la non-réponse au niveau du ménage et de la non-réponse partielle, au niveau des questions. Le taux est pondéré afin de tenir compte du poids populationnel du ménage.

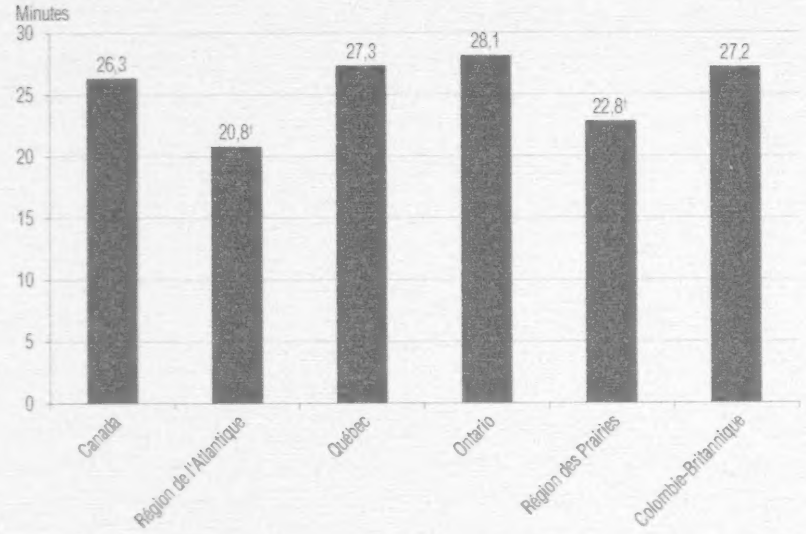
L'usage du transport en commun allonge la durée des déplacements vers le travail

Simultanément au phénomène d'étalement urbain, le Québec connaît une certaine décentralisation des emplois, particulièrement dans le secteur manufacturier. La modification des formes urbaines qui en résulte, soit l'apparition de centres en périphérie, est entre autres choses responsable d'une dépendance accrue à l'automobile et d'une augmentation du temps de navettage (Turcotte, 2006 ; Vandersmissen et coll., 2003).

Selon les données de l'ESG, la durée moyenne des déplacements entre le domicile et le travail diffère selon la région canadienne de résidence. Au Québec, les travailleurs mettent en moyenne 27 minutes pour se rendre au travail, une durée plus longue que celle des travailleurs des provinces de l'Atlantique (21 minutes) et de la région des Prairies (23 minutes). Le temps de déplacement étant largement tributaire de la distance à parcourir et de la fréquence

Figure 2

Durée moyenne[1] des déplacements entre le domicile et le lieu de travail selon la région au Canada, 2010



† Différence significative avec l'estimation du Québec au seuil de 5 %.

1. Parmi les travailleurs à temps plein âgés de 15 ans et plus qui se déplacent pour se rendre à un lieu de travail, à l'exception des individus résidant à plein temps dans les établissements institutionnels.

Source : Statistique Canada, *Enquête sociale générale de 2010*, fichier de microdonnées à grande diffusion, adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

Tableau 1

Répartition des travailleurs à temps plein[1] selon la distance entre le domicile et le lieu de travail, et le mode de transport utilisé, Québec, 2010

	Automobile / véhicule privé		Transport en commun		Transports actifs[2]	
		IC 95 %		IC 95 %		IC 95 %
	%					
Total (%)	**100,0**		**100,0**		**100,0**	
5 km et moins	20,4	[17,06; 23,80]	9,6**	[4,61; 17,15]	66,5	[53,00; 78,31]
6 à 10 km	14,1	[11,28; 16,83]	19,4*	[11,73; 29,17]	F	
11 à 20 km	21,2	[17,74; 24,63]	21,3*	[13,89; 30,45]	F	
21 à 50 km	28,8	[24,98; 32,68]	14,8*	[8,47; 23,42]	F	
51 km et plus	7,1	[5,15; 9,46]	F		F	
Ne sait pas	8,4	[6,29; 10,99]	33,5*	[23,41; 43,58]	20,4**	[10,63; 33,51]

* Coefficient de variation entre 15 % et 25 % ; interpréter avec prudence.

** Coefficient de variation entre 25 % et 33 % ; estimation imprécise, fournie à titre indicatif seulement.

F Donnée peu fiable, ne peut être diffusée.

1. Parmi les travailleurs à temps plein âgés de 15 ans et plus qui se déplacent pour exercer leurs fonctions, à l'exception des individus résidant à plein temps dans les établissements institutionnels.
2. Les transports actifs comprennent la marche et la bicyclette.

Source : Statistique Canada, *Enquête sociale générale de 2010*, fichier de microdonnées à grande diffusion, adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

de la congestion routière, les travailleurs consacrent plus de temps à se déplacer dans les régions à plus forte concentration urbaine, comme l'Ontario, le Québec et la Colombie-Britannique.

Le temps de navettage varie non seulement selon les caractéristiques de la région, mais aussi selon le mode de transport privilégié. Les résultats montrent que l'utilisation du transport en commun allonge la durée des déplacements, les usagers de ce mode de transport consacrant en moyenne 42 minutes pour faire le trajet. Les automobilistes prennent pour leur part 26 minutes, tandis que les travailleurs qui marchent ou pédalent font le trajet en moyenne en 14 minutes (données non présentées).

Bien que l'association entre la durée et le mode de transport soit significative, il importe de s'attarder à la distance à parcourir, la vitesse de déplacement différant largement entre les modes. Par exemple, près des deux tiers des travailleurs optant pour les transports actifs résident à 5 km et moins de leur lieu de travail (tableau 1). Parmi les automobilistes, la proportion de travailleurs habitant entre 21 km et 50 km de leur travail est supérieure à celle des usagers du transport en commun (29 % c. 15 %). Par ailleurs, on remarque qu'une plus forte proportion d'usagers du transport en commun déclare ne pas connaître la distance entre leur résidence et leur lieu de travail par rapport aux automobilistes (34 % c. 8 %). Le trajet étant pris en charge, l'usager semble se soucier moins de la distance à parcourir.

Outre la distance et le mode de transport, d'autres facteurs semblent influencer la durée des déplacements domicile-travail. Les résultats de l'ESG montrent que la congestion routière allonge considérablement le temps consacré au navettage. Ainsi, les travailleurs qui rencontrent un problème d'embouteillage trois jours ou plus par semaine mettent en moyenne 41 minutes pour se rendre au travail (données non présentées). Inversement, ceux qui ne subissent jamais de congestion routière font le trajet en 22 minutes, en moyenne.

Plus l'agglomération est populeuse, plus la durée des déplacements est longue

Les résultats qui suivent s'appuient sur les données de l'*Enquête nationale auprès des ménages de 2011* relatives aux déplacements domicile-travail, à l'échelle des régions métropolitaines de recensement[5] (RMR).

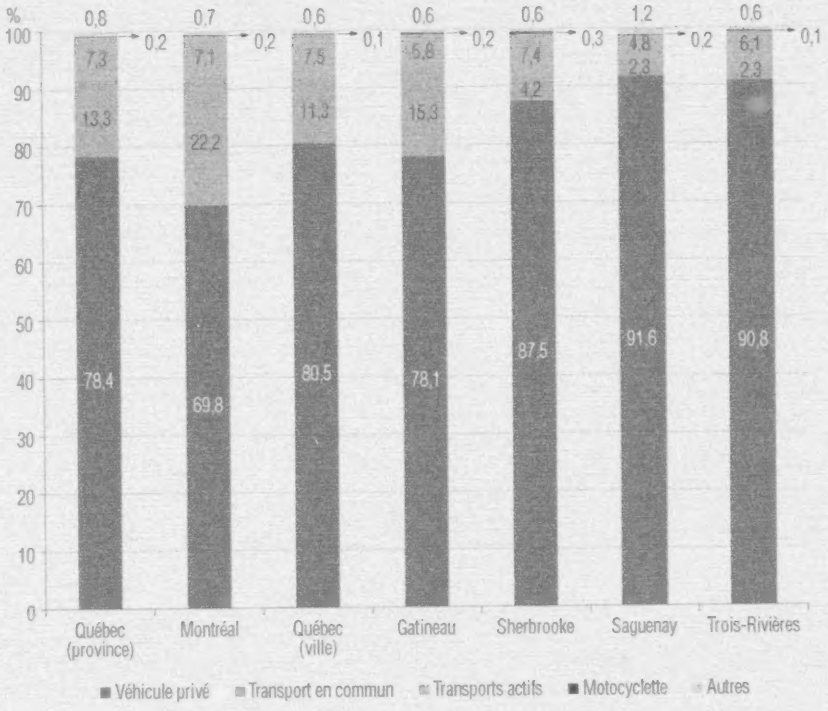
Dans un premier temps, on peut affirmer que de manière générale, au Québec, plus l'agglomération est populeuse, plus la durée des déplacements est longue. Outre cette relation, l'influence de la structure spatiale, soit la répartition de la population et des emplois, et des infrastructures de transport en place, est tangible (Vandersmissen et coll., 2003). Ce sont les travailleurs montréalais qui consacrent le plus de temps à leurs déplacements, soit en moyenne environ 30 minutes. Inversement, c'est à Saguenay que les navetteurs mettent le moins de temps pour effectuer le trajet domicile-trajet. En effet, il ne faut aux travailleurs saguenéens qu'en moyenne 17 minutes pour se rendre au travail.

Par ailleurs, à l'échelle provinciale, les tendances quant à la durée des déplacements selon le mode de transport tirées des données de l'ENM corroborent les résultats de l'ESG. Il faut plus de temps pour se rendre au travail en transport en commun par rapport aux autres modes de transport (42 minutes), tandis que les transports actifs demeurent le mode de transport le plus rapide, vu une distance souvent plus courte à parcourir (13 minutes).

D'autre part, les résultats de l'ENM exposent les proportions de navetteurs utilisant principalement chacun des modes de transport pour chacune des RMR. L'usage du transport en commun semble être plus répandu dans les trois plus grandes agglomérations québécoises, soit Montréal (22 %), Ottawa-Gatineau (partie québécoise seulement) (15 %) et Québec (11 %) (figure 3). Cette même proportion diminue à moins de 5 % pour les RMR de Sherbrooke (4 %), Saguenay (2 %) et Trois-Rivières (2 %). Mentionnons que les données de l'ENM de 2011 semblent cohérentes avec les données observées avec le recensement de 2006. La disponibilité du service, la diversité et la qualité de l'offre de transport en commun sont autant de facteurs qui déterminent son usage régulier. L'utilisation des véhicules privés est inversement proportionnelle à l'usage du transport en commun. Ainsi, plus son usage est restreint, plus la proportion de travailleurs choisissant l'automobile est forte. Les proportions de travailleurs optant pour l'ensemble des autres modes de transport (transports actifs, motocyclette, autres) ne semblent pas différer entre les RMR.

Figure 3

Répartition de la population[1] selon le principal mode de transport utilisé pour se rendre au travail et la RMR de résidence, Québec, 2011



1. Parmi la population active occupée âgée de 15 ans et plus ayant un lieu habituel de travail ou sans adresse de travail fixe.
2. Les transports actifs comprennent la marche et la bicyclette.

Source : Statistique Canada, *Enquête nationale auprès des ménages de 2011*, produit numéro 99-012-X2011050 au catalogue de Statistique Canada, tableau adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

5. Une RMR doit avoir une population d'au moins 100 000 habitants et le noyau urbain doit compter au moins 50 000 habitants. Pour plus de détails concernant la définition, veuillez consulter la documentation à l'adresse suivante : [En ligne]. [http://www.statcan.gc.ca/pub/93-600-x/2010000/definitions-fra.htm].

Les travailleurs qui adoptent les transports actifs sont plus satisfaits de leur navettage

Au Québec, environ 81 % des navetteurs se disent satisfaits ou très satisfaits de la durée de leurs déplacements domicile-travail ; une proportion plus faible que celle des travailleurs des régions de l'Atlantique (94 %) et des Prairies (86 %) (tableau 2). Par ailleurs, bien que la proportion de travailleurs satisfaits ne soit pas significativement différente chez les automobilistes (81 %) et les usagers du transport en commun (77 %), elle s'avère plus forte chez les travailleurs qui marchent ou pédalent pour se rendre au travail (98 %). Les données exposent également une plus grande tolérance chez les usagers du transport en commun que chez les automobilistes quant aux déplacements de 45 minutes et plus. En effet, tandis qu'un peu moins d'un automobiliste sur deux se satisfait des longs déplacements, cette proportion grimpe à environ à un peu plus de six navetteurs sur dix optant pour le transport collectif.

Sans grande surprise, plus la congestion routière est fréquente, plus la proportion de travailleurs satisfaits est faible, passant d'environ 47 % chez ceux vivant des embouteillages tous les jours à 92 % chez les travailleurs qui ne se déplacent jamais dans ces conditions. Au Québec, un peu plus d'un navetteur sur cinq considère la congestion comme un problème sérieux ou très sérieux (donnée non présentée).

Tableau 2

Proportion des travailleurs[1] étant satisfaits de la durée des déplacements domicile-lieu de travail selon certaines caractéristiques du navettage, 2010

	Satisfait	
		IC 95 %
	%	
Région canadienne de résidence		
Canada	84,5	[83,37; 85,70]
Région de l'Atlantique	93,5	[91,55; 95,08]
Québec	81,3	[78,42; 84,21]
Ontario	84,2	[82,26; 86,03]
Région des Prairies	86,1	[83,55; 88,66]
Colombie-Britannique	84,3	[80,82; 87,44]
Principal mode de transport utilisé		
Automobile / véhicule privé	80,5	[76,96; 83,76]
Transport en commun	77,3	[68,18; 84,79]
Transports actifs[2]	98,0	[89,79; 99,94]
Fréquence de la congestion routière		
Tous les jours	47,0	[37,87; 56,11]
Trois à quatre jours par semaine	64,5	[51,05; 76,39]
Un à deux jours	84,9	[75,65; 91,72]
Jamais	92,1	[89,04; 94,47]
Durée des déplacements - Automobilistes		
Moins de 15 minutes	93,2	[87,78; 96,66]
15 à 29 minutes	91,2	[86,65; 94,56]
30 à 44 minutes	77,7	[68,93; 85,05]
45 minutes et plus	47,8	[38,05; 57,52]
Durée des déplacements - Transport en commun		
Moins de 15 minutes	F	
15 à 29 minutes	89,7	[71,20; 98,12]
30 à 44 minutes	85,2	[70,75; 94,23]
45 minutes et plus	62,7	[46,29; 77,13]

1. Parmi les travailleurs à temps plein âgés de 15 ans et plus qui se déplacent pour exercer leurs fonctions, à l'exception des individus résidant à plein temps dans les établissements institutionnels.
2. Les transports actifs comprennent la marche et la bicyclette.

Source : Statistique Canada, *Enquête sociale générale de 2010*, fichier de microdonnées à grande diffusion, adapté par l'Institut de la statistique du Québec

Le stress quotidien et la conciliation travail-famille

En dépit du caractère routinier des déplacements domicile-travail, les conditions dans lesquelles les travailleurs voyagent se répercutent sur leur niveau de stress et leur satisfaction quant à la conciliation travail-famille. On remarque que plus les déplacements sont longs, plus la proportion de travailleurs décrivant leurs journées comme stressantes ou très stressantes est élevée (tableau 3). Ainsi, tandis que moins d'un tiers des navetteurs ayant un trajet de moins de 15 minutes considèrent leur quotidien stressant, cette même proportion augmente à environ la moitié parmi les travailleurs y consacrant 45 minutes et plus. On remarque la même tendance quant à la congestion routière : les individus qui subissent plus fréquemment cette problématique étant proportionnellement plus nombreux à vivre du stress de façon quotidienne (51 % c. 35 %).

Par ailleurs, les travailleurs qui ne sont jamais coincés dans des embouteillages sont proportionnellement plus nombreux à se satisfaire de leur conciliation travail-famille que ceux qui subissent la congestion trois jours ou plus par semaine (79 % c. 67 %). Bien que l'association entre la conciliation travail-famille et la durée des déplacements soit tangible à l'échelle canadienne, elle ne s'est toutefois pas avérée statistiquement significative au Québec. On note par contre une différence entre la proportion de travailleurs satisfaits qui consacrent moins de 15 minutes pour se rendre au travail (78 %) relativement à ceux dont la durée des déplacements est de 45 minutes et plus (67 %).

Tableau 3

Proportion des travailleurs[1] décrivant leurs journées comme stressantes ou étant satisfaits de la conciliation travail-famille, selon la fréquence de la congestion routière et la durée des déplacements, Québec, 2010

	Travailleurs décrivant leurs journées comme assez ou extrêmement stressantes		Travailleurs satisfaits ou très satisfaits de l'équilibre entre leur vie professionnelle et familiale	
		IC 95 %		IC 95 %
	%			
Total (%)	**36,5**	**[33,37; 44,03]**	**76,0**	**[73,17; 78,78]**
Fréquence de la congestion				
Jamais de congestion	34,5	[30,21; 38,73]	79,2	[75,38; 83,02]
1 ou 2 jours par semaine	31,6	[22,77; 40,40]	71,3	[61,41; 79,94]
3 jours ou plus par semaine	50,5	[43,05; 57,95]	66,7	[59,76; 73,68]
Durée des déplacements entre le domicile et le travail				
Moins de 15 minutes	30,0	[24,16; 35,88]	77,7	[72,02; 83,34]
15 à 29 minutes	34,7	[28,37; 40,93]	78,2	[72,91; 83,52]
30 à 45 minutes	39,4	[31,29; 47,45]	76,4	[69,13; 82,75]
45 minutes et plus	51,7	[43,64; 59,66]	66,9	[59,29; 74,43]

° Coefficient de variation entre 15 % et 25 %; interpréter avec prudence

1. Parmi les travailleurs à temps plein âgés de 15 ans et plus qui se déplacent pour exercer leurs fonctions, à l'exception des individus résidant à plein temps dans les établissements institutionnels.
2. Les transports actifs comprennent la marche et la bicyclette.

Source : Statistique Canada, *Enquête sociale générale de 2010*, fichier de microdonnées à grande diffusion, adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

Conclusion

En définitive, les données de l'ESG ont permis de confirmer la tendance bien établie voulant que l'automobile constitue le moyen de transport privilégié par une large majorité de travailleurs québécois. Pour différentes raisons, près de huit navetteurs sur dix optent pour l'automobile. D'autre part, les résultats exposent que la durée des déplacements domicile-travail diffère selon le contexte de l'agglomération, le mode de transport utilisé et la fréquence de la congestion routière. Ainsi, le transport en commun, une agglomération populeuse et des embouteillages fréquents augmentent significativement le temps consacré à la navette entre la résidence et le travail.

Au Québec, plus de huit navetteurs sur dix ont déclaré être satisfaits de la durée de leurs déplacements, les marcheurs et les cyclistes étant, en proportion, les travailleurs les plus fortement satisfaits. Une durée plus longue et une congestion routière plus fréquente sont autant de facteurs qui réduisent la proportion de travailleurs satisfaits. Reflet de cette insatisfaction, le niveau de stress quotidien augmente et la conciliation travail-famille se complexifie avec les conditions de navettage plus difficiles.

Références

FORTIN, Andrée, Carole DESPRÉS et Geneviève VACHON (dir.) (2011a). « La banlieue s'étale ». Québec, Éditions Nota Bene, 412 p.

FORTIN, Andrée, Marie-Hélène VILLENEUVE et Martin RIOUX (2011b). « Jamais sans ma voiture? » Dans FORTIN, Andrée, Carole DESPRÉS et Geneviève VACHON (dir.) *La banlieue s'étale*. Québec, Éditions Nota Bene, p. 289-319.

PARADIS, Annick (2007). Analyse de la relation entre le navettage et les caractéristiques socio-économiques des navetteurs – À l'échelle des régions métropolitaines de recensement du Canada. Québec, Université Laval, Département de géographie, mémoire de maîtrise, 198 p.

TURCOTTE, Martin (2011). « Se rendre au travail : résultats de l'Enquête sociale générale de 2010 », *Tendances sociales canadiennes*, Statistique Canada.

TURCOTTE, Martin (2006). « Enquête sociale générale sur l'emploi du temps : cycle 19 - Le temps pour se rendre au travail et en revenir », Statistique Canada.

TURCOTTE, Martin (2013). « Le déplacement domicile-travail », Statistique Canada.

VANDERSMISSEN, Marie-Hélène, Paul VILLENEUVE et Marius THÉRIAULT (2003). « Analysing changes in urban form and commuting time », The Professional Geographer, vol. 55 (4), p. 446-463.

WALKER, Audrey, et Andrée FORTIN (2011). « La banlieue, lieu idéal pour élever des enfants? » Dans FORTIN, Andrée, Carole DESPRÉS et Geneviève VACHON (dir.) *La banlieue s'étale*. Québec, Éditions Nota Bene, p. 203-227.

Ce bulletin est réalisé par la Direction des statistiques sociodémographiques.

Ont collaboré à la réalisation : Anne-Marie Roy, mise en page
Esther Frève, réviseure linguistique
Direction des communications

Pour plus de renseignements : Sylvie Rheault, coordonnatrice des statistiques
Institut de la statistique du Québec
200, chemin Sainte-Foy, 3e étage
Québec (Québec) G1R 5T4
Téléphone : 418 691-2406 (poste 3111)
Télécopieur : 418 643-4129
Courriel : enbref@stat.gouv.qc.ca

Dépôt légal
Bibliothèque et Archives Canada
Bibliothèque et Archives nationales du Québec
4e trimestre 2014
ISSN 1715-6378 (en ligne)

© Gouvernement du Québec,
Institut de la statistique du Québec, 1996

Toute reproduction autre qu'à des fins de consultation personnelle est interdite sans l'autorisation du gouvernement du Québec.
www.stat.gouv.qc.ca/droits_auteur.htm

Institut de la statistique Québec